Año I. — Núm. 56. Viérnes 16 de octubre de 1857. Islas Baleares.

EL ISLEÑO,

PERIÓDICO CIENTÍFICO, INDUSTRIAL COMERCIAL Y LITERARIO.

PUNTOS DE SUSCRICION.
Palma.—Imprenta y Librería de Gelabert.—Mahon.—D. Matías Mascaró.—Iviza.—D. Joaquin Cirer.

PRECIOS DE SUSCRICION.
En Mallorca, 10 rs. vn. al mes.—En los demas puntos del reino 12 rs. idem, franco de porte.

DE LAS COMUNICACIONES ULTRAMARINAS.

Hoy, que desaparecen las distancias, gracias á los incesantes proyectos de la industria y al desarrollo del comercio, y que los continentes y los mares se cruzan en alas del vapor, confundiéndose los pueblos á impulso de las locomotoras y uniéndose estrechamente las regiones que separaba el dilatado Atlántico por medio de las naves que anima la aplicacion maravillosa de Fulton, hondo rubor nos causa confesar que España con un pasado marítimo digno de un gran pueblo y con un porvenir que seria consoladora actualidad si mas levantadas aspiraciones animasen á sus repúblicos, no ha cuidado con el solícito afan que debiera y que debiera y que le aconsejan pasadas glorias, altos intereses políticos é imprescindibles necesidades económicas, de la regeneracion de su marina, del incremento del comercio y de la conservacion de sus ricas y codiciadas posesiones ultramarinas.

No cumple á nuestro intento reseñar las hazañas marítimas en que nuestros pasados hicieron gala de su heróica fortaleza, peleando heróicamente de consuno con denodados adversarios, con la encontrada fuerza de los vientos y con la cólera de los mares, indomable valor que unido á la práctica y á la inteligencia que alcanzáramos en el arte de marear, nos hizo dueños absolutos de los mares, ni mueve nuestra pluma el deseo de relatar como una reina española y carabelas españolas llevaron al Genovés al descubrimiento del Nuevo-Mundo; porque ni estos altos hechos, ni la influencia de nuestra marina militar, ni la preponderancia de la bandera comercial de España en todas partes conocida, bastarian á consolarnos del presente que alcanzamos, y así, como no es bien mostrar orgullo por triunfos que pertenecen á nuestros pasados, ni anatematizar los desaciertos que nos han legado la pobre actualidad que cabe á nuestra importancia política y á las posesiones que teniamos en todas las partes del mundo; creemos prudente y razonable en cambio no omitir medio alguno para examinar cuáles sean los medios á que hemos de recurrir para que nuestras posesiones ultramarinas continuen siendo joyas de nuestra patria, sus pueblos hermanos de los nuestros y las relaciones entre la metrópoli y sus hijas del Atlántico cuna del mútuo comercio y navegacion que á entrambas regiones debe unir.

Si las grandes líneas de vapores establecidas en todos los mares han sido en tiempos de paz origen del desarrollo del comercio entre los pueblos que unen con estrechos lazos, no cabe duda que en dias de guerra y en situaciones amenazadoras será mayor su importancia, lo propio para el comercio inquieto y deseoso de conocer el resultado de sus operaciones y la situacion de todos y cada uno de los mercados que sirvan de base á sus empresas, como para el Estado que debe saber imprescindiblemente cuanto ocurra en el mundo y en las regiones en las cuales se encuentren diseminadas sus provincias ultramarinas. Estas razones cuya évidencia nos induce á ser breves, bastan á demostrar con cuanta falta de tacto y de prevision hemos obrado al abandonar en manos del gobierno la única línea trasatlántica de vapores que poseemos y las censuras en que vamos á incurrir si prontamente en fuerza de actividad y guiados por la enseñanza que nos ofrecen otras naciones, no unimos cuantos elementos sean precisos para organizar bajo ancha escala las comunicaciones postales con nuestras Antillas satisfaciendo así lo que exigen imperiosamente nuestras relaciones políticas en los Estados Unidos, el porvenir de nuestro comercio y la necesidad siempre creciente de rápidas comunicaciones, que requiere el alto desarrollo que miden en nuestra época los intereses materiales de los pueblos.

En la marcha progresiva que alcanzan todas las naciones, España es desgraciadamente la que adelanta con pasos mas tardíos y con menor fuerza y decidida voluntad por la gloriosa senda que con ánimo resuelto recorren otros pueblos. Basta á nuestras miras consignar este hecho evidente, si quiera nos sea doloroso confesarlo, sin tratar de investigar si debe atribuirse á luchas políticas que nos han dividido, al estado económico de nuestra patria, ó á la influencia que sobre sus hijos ejerce el clima meridional de que aquella goza. Pero aunque dejemos de entrar en la discusion de las cuestiones que acabamos de apuntar no es menos evidente, que pudiendo sacar algun partido de la tardia marcha con que se plantean en España progresos é innovaciones ya aclimatadas en otros paises, buscando provechosa leccion y adecuada enseñanza en el desarrollo y distintas modificaciones que la práctica de aquellos progresos é invenciones haya señalado en otros pueblos, á fin de no participar de los ensayos infructuosos y de los gastos estériles que origina el planteamiento de una nueva organizacion económica ó industrial, cerramos, para que así no suceda, la puerta á todo estudio y exámen, que pudiera iluminarnos en las empresas que van á iniciarse y desatendiendo los resultados que estraños paises nos ofrecen en su desenvolvimiento inauguramos nuestros progresos siguiendo el vicioso cáuce que emprendieron los que por vez primera y ya en época apartada inauguraron organizaciones mil y mil veces provechosamente modificadas. ¡Error gravísimo de que nos ofrece comun egemplo la mayor parte de los sistemas y progresos iniciados en España!

Así aconteció al establecer nuestra línea de vapores trasatlánticos. Deber fué del gobierno que tan noble intento pensó realizar volver sus ojos á la Inglaterra, á la Francia, á los Estados-Unidos, al Austria y á la misma Turquía, para inquirir cuál era el sistema que estas naciones habian aceptado para establecer sus lineas postales de vapores y cuáles las modificaciones que en la práctica habian sufrido sus diversos sistemas. A obrar así, es evidente que no se hubieran cometido los desaciertos económicos que hemos presenciado en nuestro pais; á obrar así otro muy diverso que el actual fuera el estado de de nuestro servicios trasatlánticos y muy distintos por cierto los beneficios que de su establecimiento hubieran allegado nuestras relaciones con las Antillas y el comercio de entrambas regiones.

La Inglaterra que segun la opinion de entendidos economistas y profundos políticos es un pais práctico, y su gobierno como su pais, positivista y calculador, es la nacion que menos apego muestra á las teorías y mayor afecto á los hechos que formula la esperiencia, estudiando constantemente sus cuestiones político-económicas bajo el punto de vista de sus resultados financieros. Porque es así; en los pueblos que nos ocupan jamás el gobierno invade el terreno que pertenece á la iniciativa individual ó colectiva, y nunca el Estado se entromete ni á fabricar, ni á comerciar, porque los hombres ilustres que ocupan el poder no ponen en olvido que el gobierno ni por su condicion de ser, ni por sus elementos constitutivos podrá luchar jamás ventajosamente con la industria privada. La Inglaterra, pues, comprendió desde luego que sus servicios marítimos postales ofrecerian mayor economía y mejores resultados, en manos de compañías subvencionadas que desempeñados por el gobierno, y como los resultados corroboraron tal creencia, de aquí el aumento progresivo de sus comunicaciones por medio de buques de vapor, de aquí el creciente y rápido desarrollo que han alcanzado la inmensa red de servicios marítimos postales, todos subvencionados y que hoy cruzan por todos los puntos del globo, devolviendo [illegible] sus sacrificios y de su conducta tan generosa como inteligente.

En los estudios de índole igual al que nos ocupa, los números son mas elocuentes que los comentarios, y como prueba de la verdad que encierran los que respecto á la Inglaterra hemos asentado en el párrafo anterior, creemos conveniente apuntar los que siguen. En 1851 la suma total de las subvenciones acordadas por el gobierno inglés á diferentes compañías postales se elevaba á 72.742,500 reales, mientras que en el año anterior de 1850, no escedia dicha suma de 62.929,000 reales. Los gastos que pesaban sobre el Almirantazgo inglés, por los servicios postales que efectuaba por cuenta de la administracion, se elevaban en 1851 á 8.207,100 reales, siendo asi que ascendian dichos gastos á la suma de 13.494,600 reales, en el año anterior de 1850

Importa desde luego, antes de pasar á ocuparnos de los servicios postales de otras naciones, convertir nuestra atencion sobre resultados de inmenso interés que nos ofrece el desarrollo y estudio de las líneas postales de vapores que hoy cruzan de una manera regular y á horas casi fijas por todos los mares del mundo el autorizado pabellon de Inglaterra. Las compañías subvencionadas reciben por milla recorrida una cantidad en estremo económica, como es por egemplo la de 53 reales, que acepta la compañía Cunand por cada milla que navegan sus vapores. La compañía Peninsular Oriental cobra por subvencion 18.905.000 rs. y como el producto postal de sus buques produce 16.296,870 reales, su servicio solo cuesta al Estado 2.608,130 reales. Dicha compañía poseia hace un año 51 buques, de los cuales se encontraban en actividad 44, midiendo aquellos 65,610 toneladas con una fuerza en caballos de vapor 15,610. Estos datos segun hemos manifestado, bastan para demostrar la inmensa importancia de las líneas marítimas postales de Inglaterra, la preponderancia que miden, la economía que proporcionan al gobierno y el fructífero elemento que procuran, tanto por el desarrollo de la marina, como relativamente al progreso de las diferentes é importantísimas industrias que toman parte en la confeccion del variado y costoso material de un buque de vapor.

Si los datos que acabamos de apuntar, que sin comentario alguno presentamos á la consideracion de las personas competentes en las cuestiones que tratamos, no basta á evidenciar que los beneficios y progresos que acusan los servicios postales de vapores en Inglaterra solo puede alcanzarlos la industria privada, y que son altamente reproductivas las subvenciones que les concede el gobierno por inmensas que las mismas aparezcan á los que dudan de las trasformaciones económicas y del vuelo que prestan al comercio los rápidos sistemas de comunicaciones marítimas que el progreso de la industria realiza en los tiempos que trascurren, estractaremos en nuestro apoyo algunos de los datos que encontramos en varios documentos oficiales del gobierno inglés.

En 1849 se estudió la influencia que sobre las transacciones comerciales en el Mediterráneo habia [illegible] servicio de [illegible] de vapor de la compañía Peninsular Oriental, y al comparar [illegible] taciones habidas [illegible] establecer los buques, con las que tuvieron [illegible] al finalizar el año de 1846 relativamente á los puntos en que hacen escala los vapores, acusan los datos estadísticos un aumento de 120.000,000 de reales. Las esportaciones inglesas para la Turquía y la Siria, de objetos y productos elaborados, llegaban apenas en 1829 á 56.868,400 reales, habiéndose elevado en 1840, á 117,220,900 reales. En los ocho años sucesivos han ascendido á los valores que anotamos á continuacion:

1841. . . .	164.725,400 reales.
1842. . . .	184.983,900
1843. . . .	230.175,600
1844. . . .	286.923,200
1845. . . .	284.290,900
1846. . . .	201.674,300
1847. . . .	277.873,400
1848. . . .	292.246,700

El mismo progreso que acusan estos datos y que han aumentado sucesivamente á la par que se han desarrollado los grandes perfeccionamientos que han surgido y continuan surgiendo en la navegacion marítima por medio de buques de vapor, ha actuado respecto á las esportaciones inglesas para el Egipto. El valor de las mismas, que solo se elevaba en 1829, á 5.930,500 reales, acusan los aumentos que siguen en los años que se anotan.

1840. . . .	7.906,300 reales.
1847. . . .	53.830,800
1848. . . .	50.987,600

Condensando los resultados que formulan los datos estadísticos que hemos espuesto, queda demostrado un aumento de 414 por 100, para las esportaciones inglesas en la Turquía, comparando los datos del año 1829 con los de 1848, y un aumento de 143 por 100, si se aceptan como punto de partida los datos de 1840. Relativamente al Egipto el aumento ha sido de 760 por 100 en el primer caso y de 696 por 100 en el segundo.

En vista de los resultados que acabamos de consignar y de los progresos comerciales que ha allegado la Inglaterra del establecimiento de sus líneas marítimas postales, es evidente que al compararse con las cantidades que á dichas compañías concede el gobierno inglés, pocos, muy pocos egemplos podrán ofrecernos los estadistas que con mayor elocuencia patenticen resultados mas satisfactorios, bajo cualquier punto de vista que se consideren. Y si bien se comprende desde luego que la creacion entre dos paises de un servicio de buques de vapor, debe originar un aumento notable en el comercio de los pueblos que enlazan, el desarrollo que en la práctica han alcanzado las relaciones comerciales creadas por el sistema de comunicaciones de que tratamos, no se comprenderia si la estadística oficial dejase de confirmarlo.

Dueño en Inglaterra el interés particular de las compañías postales de vapores, la marina mercante de vapor se ha trasformado de una manera notable y mide hoy ue desarrollo que no atestiguaria ciertamente, si hubiesen continuado aquellas en manos del gobierno. Con la aplicacion de las hélices como propulsores de sus buques de vapor y aprovechando las grandes ventajas que ofrece el hierro á los armadores como elemento de construccion, las cuales no pueden utilizar los buques de guerra, se han aceptado en la construccion de los cascos proporciones, que han destruido por completo las analogías que existian en otras épocas entre los vapores mercantes y los de guerra. Por estas razones la Inglaterra, siempre dócil á los consejos de la práctica y amante siempre de resultados económicos, ha relevado sucesivamente á las compañías postales de su antiguo compromiso de construir sus buques de suerte que en el caso de guerra pudiesen armarse en un breve plazo, porque ha comprendido que al obligar á las compañías á construir con mejor solidez sus vapores, les forzaba á [illegible] elevados, privándoles de las ventajas de una [illegible] flete, puesto que se veian en la necesidad de emplear buques de suficiente solidez para una empresa comercial. Ademas, en una investigacion efectuada por el Almirantazgo inglés se ha demostrado que es imposible enlazar armónicamente las exigencias de la marina militar con los intereses de las compañías postales, y que aun en caso de guerra, es conveniente dejar aquellas en completa libertad, pues es indudable, que un vapor correo subvencionado debe poseer una marcha mas veloz que un buque militar, y por lo tanto, que el gobierno en el caso que suponemos, no será el que menos ventajas reporte de la velocidad de los vapores-correos.

Queda, pues, sentado que en todas las naciones en las cuales se establezcan líneas marítimas postales, importa aceptar las reglas que en fuerza de estudio se han establecido en Inglaterra, y que despues de imponer á las compañías las condiciones de marcha y de seguridad que exijan sus servicios, es preciso dejar á las mismas ámplia libertad en la construccion de sus buques seguros de que una justa solicitud hácia sus intereses les conducirá por el camino que la ciencia y la práctica de consuno les aconsejen como mas favorable. Si estudiásemos la construccion de los vapores que van empleando las compañías postales fácilmente podriamos probar la verdad del aserto que acabamos de consignar; pero por no internarnos en un terreno que pudiera ofrecer estrema aridez para la mayor parte de nuestros lectores, renunciamos á tal intento, contentándonos tan solo con insertar un estado publicado por el *Times*, relativamente á la influencia que ejercen las dimensiones de los buques en las navegaciones de dilatados trayectos, como son los de Inglaterra á la Australia, y que esplican por egemplo las razones que mueven á las compañías de correos marítimos á aumentar sucesivamente las dimensiones de sus buques, conduciéndolas á la construccion de paquetes verdaderamente colosales.

«Hé aquí el estado al cual nos referimos:

	Número de dias empleados en la navegacion. 1852	1853
Buques que no llegan á 200 ton.	137	133
de 200 á 300 »	122	122
de 300 á 400 »	123	113
de 400 á 500 »	118	112
de 500 á 600 »	113	112
de 600 á 700 »	107	103
de 700 á 800 »	108	101
de 800 á 900 »	103	100
de 900 á 1000 »	102	95
de 1000 á 1200 »	96	91
de 1200 hácia arriba.	91	90

Apuntados ya algunos de los hechos mas culminantes que se refieren á la importancia de las líneas de correos marítimos, á los resultados que procuran al comercio y á su organizacion, en un pais tan entendido en este género de empresas, como es la Inglaterra, poca novedad podrá ofrecernos la ampliacion de igual estudio á las demás naciones. En ellas veremos al fin aceptados iguales principios y análogas organizaciones; pero aunque así sea, dejando aparte los Estados-Unidos, cuyos inmensos *steamers* devoran en breves dias la inmensidad del Océano, podria rehusarse en Europa la audacia y la esfera de absoluta libertad en que se mueven todas las instituciones que brotan en un pais verdaderamente estraordinario, creemos conveniente trazar con estrema brevedad el orígen y desarrollo que en otras naciones han cabido á las empresas postales marítimas.

En Francia, el gobierno pidió á las cámaras repetidos créditos, para construir vapores y organizar servicios postales, pero por mas millones que se le concedieron y por mas actividad que se desplegó, jamás le fué dado alcanzar resultados beneficiosos para el comercio francés. El gobierno y sus ingenieros se engañaron lastimosamente: los servicios postales en manos de la administracion presentaban un déficit á fines de 1849 de 10.922,682 reales, sin deterioro del capital invertido, ni su interés anual, ni su seguro, resultado tanto mas digno de interés, si no se pone en olvido que el gobierno en un principio, completamente ilusionado se prometia despues de deducidos todos los gastos, un beneficio líquido de 600,400 reales. Este hecho basta por sí solo para probar una vez mas lo que en el trascurso de este articulo hemos manifestado repetidas veces; es decir, que el gobierno en todos los paises es impotente para desarrollar empresas comerciales, y que con su administracion, con sus fórmulas y sus empleados, solo consigue resultados negativos, completamente opuestos á los que alcanza el interés individual. La hora del desengaño llegó aunque tardia para el gobierno francés: el Estado cedió el campo á los compañías subvencionadas y desde está epoca datan los progresos de las comunicaciones postales en Francia.

En 1836 se constituyó la compañía del Lloyd Austriaco, y esta compañía que es en la actualidad una de las mas importantes, tanto por el inmenso material que posee, cuanto por la numerosa red de comunicaciones que sirve, solo cuenta progresos notables en su desarrollo, porque desde su orígen vivió en completa y absoluta libertad. Si el gobierno austriaco no le concedió ninguna subvencion, en cambio le acordó el menopolio de la navegacion por buques de vapor, prestando á la compañía del Lloyd un interés mínimo de cuatro por ciento. Al mismo tiempo acordó á la sociedad el valor que podia producir el trasporte de la correspondencia relevando de todo derecho á la introduccion el material que necesitase sumas de consideracion ó garantizando á los capitalistas que prestaban á la empresa del Lloyd, sin imponer condicion alguna respecto á la construccion de sus buques, ni inmiscuarse en las tarifas que aceptase la compañía del trasporte de pasageros y mercancias. Los principios económicos que profesamos, si bien pueden contemporizar con algunas de las franquicias concedidas por el Austria á la compañía marítima del Lloyd, nos fuerzan á condenar los monopolios de que le hizo dueña la condescendencia del Austria. Pero, así, somos de parecer que esta nacion anduvo mas acertada que la Francia, la España y otras varias, al plantear sus servicios postales: creemos que nada es mas opuesto á las prescripciones de la ciencia económica y mas ruinoso para los intereses públicos, que el sistema que acepta al Estado como industrial, na-viero ó agente comercial.

En el Imperio Otomano la compañía de los Laraff, se estableció sin subvencion alguna, formándose en cambio una asociacion mista entre el gobierno y sus accionistas: el Estado presta á estos sus marineros y los recursos que poseen sus arsenales, pudiendo en cambio utilizar aquel los vapores de la compañía siempre que así lo exijan sus atenciones. En Rusia existen servicios postales marítimos desempeñados por buques de la marina imperial. Creemos inútil manifestar cuáles son las tendencias en que se apoya el sistema marítimo postal que rige en Rusia y nos doleria igualmente esponer los motivos del que se planteó en el Imperio Otomano, porque teniendo en cuenta cuál fué la importancia marítima y cual su estado actual, no puede sernos grato consignar que yace debilitada y exánime la marina de otra nacion que no guarda ni memoria de su pasado, siquiera este relato nos proporcionase el placer de registrar hechos heróicos, que brillan con viva luz en los anales de nuestra marina militar.

El fin que nos ha inducido á escribir este artículo nos mueve á terminarlo; fué aquel, llamar la atencion del gobierno y de los españoles que viven en nuestras ricas y apartadas provincias ultramarinas sobre la urgente necesidad de organizar bajo estensa escala las relaciones marítimas entre la Metrópoli y sus hijas del Atlántico; hemos dicho que razones políticas de alta valía así lo aconsejan y que así lo solicitan el porvenir de nuestra marina, el desarrollo del comercio y consideraciones de orgullo nacional, que todo pecho español quilatará fácilmente. Enemigos declarados de que el Estado abandone los altos deberes que su representacion le impone, dijimos desde luego que condenabamos el sistema bajo el cual se han inaugurado en España los servicios marítimos postales, pero amantes de nuestra dignidad nacional hasta el fanatismo, hemos preferido probar la razon que nos asiste para sustentar tal creencia, buscando datos y enseñanza en otros paises, que valernos de las armas que de acerado temple, nos hubiere ofrecido el exámen de la única línea de vapores trasatlánticos que poseemos. En consonancia con el carácter especial de este artículo, solo hemos acudido á la ciencia, jamás á la pasion, á ódios mezquinos, ó á interesadas miras, porque es así, razones creemos haber asentado, y no dirigido críticas ni ataques á quien en la práctica ó bien en el terreno teórico muestre desapego ó espulsion hácia nuestro modo de ver en la cuestion que nos ha ocupado.

Para resumir diremos, que los servicios postales marítimos, son empresas comerciales, que se agostan en manos del gobierno, encontrando tan solo fructífero desarrollo en poder del interés individual ó colectivo. Que este último es el único que puede luchar con la concurrencia que hagan surgir las empresas. Que en el estado de nuestro comercio solo puede llevarse á cabo el establecimiento de vapores-correos por medio de subvenciones que les acuerde el Estado, subvenciones que en ningun caso pueden ser estériles para aquel porque se indemniza de ellas con creces por el desarrollo progresivo de las rentas de aduanas originado por el aumento del trasporte de mercancías y de viageros, por el trabajo que procuran á diferentes industrias las compañías de vapores, por el aumento de la correspondencia y por mil razones políticas de fácil apreciacion.

Antes de concluir es bien consignar que dejamos sin discutir una cuestion gravísima y que se contrae al establecimiento del servicio de los correos marítimos: nos referimos á la disyuntiva en que encuentran los gobiernos ó de tratar directamente con una compañía ó de admititir para estos servicios el sistema de adjudicaciones públicas. Sostenedores autorizados cuentan ambos sistemas; razones de gran valía esponen sus defensores: nosotros despues de haber estudiado esta cuestion no tendríamos inconveniente en decir cuál es nuestro campo, pero antes de esponer lo que sobre tal controversia se nos alcanza, seria preciso entrar en prolijas consideraciones que nos darán materia para otro artículo.

JOSÉ CANALEJAS Y CASAS.

(Ambos continentes.)

Del periódico *La Tutelar* copiamos el siguiente artículo:

VENDEDORES AMBULANTES.

Son infinitos, no tienen cuento los perjuicios, vejámenes, trabas y obtáculos que á cada paso se oponen al desarrollo del comercio de España. No bastan los crecidos impuestos con que acude á levantar las cargas públicas, ni la legislacion fiscal à que está sujeto, ni los entorpecimientos de las aduanas, ni los inconvenientes de los aranceles; otro mal no menos funesto y de consecuencias harto sensibles hace ya muchos años que tiene lugar en nuestro pais y que con relacion al comercio en general, está ocasionando perjuicios de una entidad inmensa que disminuyen el tráfico y causan pérdidas de las que tambien el Erario público ha de resentirse si muy pronto, y con la necesaria energía, no se pone remedio al mal que vamos á señalar.

Los vendedores ambulantes que con toda clase de mercancias, así en las grandes ciudades como en los pueblos pequeños y hasta en los despoblados, pululan en número muy crecido, son otros tantos obstáculos que frustran y quitan al comercio establecido la regularidad en las operaciones, alterando completamente el carácter de las transacciones, malogrando los esfuerzos del trabajo y de la inteligencia y haciendo imposible, en fin, el ejercicio de una profesion que, como todas, necesita cierto método y estabilidad para desarrollarse en tèrminos razonables.

Lo mismo el comerciante en grande que el humilde mercader, que mantienen en sus establecimientos una numerosa familia, dependientes, mozos, etc., etc., se ven precisados á pagar muchas creces insoportables, y á sostener un arrendamiento crecido, sin contar con los gastos materiales de la dependencia que van aumentándose cada dia á medida que las exigencias del lujo y de la moda hacen progresos entre nosotros.

El vendedor ambulente, por el contrario, con un capital insignificante y que casi nunca es suyo; habitando quizá en una buhardilla; manteteniéndose pobremente; vistiendo con miseria y sin que pague un real de contribucion, anda á sus anchuras, priva al comercio de sus transacciones regulares, malvende sus mercancías, emigra ó desaparece cuando tal vez se ha comido lo que no era suyo; vive sin ningun género de responsabilidad; hace con ventaja la concurrencia al comerciante establecido colocàndose hasta en las mismas puertas de su tienda, y causa con tal motivo grave daño á muchos intereses y á veces la ruina de algunos.

No somos nosotros de los que piden un esclusivismo antisocial para determinadas clases ni nos agrada que las industrias sean encerradas en un círculo estrecho; pero sí queremos que á todos esos vendedores ambulantes que tantos perjuicios causan al comercio regular se les obligue á tener una residencia fija en las poblaciones, y que por tanto queden sujetos á pagar en la proporcion que les corresponda las contribuciones que satisfacen los que no se hallan en su caso, al propio tiempo que miran sus especulaciones entregadas á manos inhábiles y á personas que no mirando mas que á cubrir una limitada necesidad, perjudican notablemente à cuantos tienen establecimientos fijos.

En muchas ocasiones los comerciantes de las poblaciones numerosas se han quejado à las autoridades respectivas de los males que vamos esponiendo: algunas veces su razon ha sido atendida y puesto el remedio conveniente, ya prohibiendo el trafico de los espresados ambulantes, ó en otro caso, matriculándolos y obligandoles así al pago del subsidio industrial y de comercio; pero

como entre nosotros duran poco las cosas que tienen alguna utilidad, se han olvidado ya aquellas determinaciones con cuyo abandono los vendedores ambulantes crecen y se multiplican hasta el estremo de ser ya en Madrid y en otros puntos una necesidad apremiante el tomar una determinacion séria que corrija abuso tan lamentable. La invasion es completa por parte de aquelos traficantes; las plazas, las calles, las habitaciones, todo es terreno á propósito para ejercer eso que ni aun puede llamarse industria porque carece de todas las condiciones regulares. Como los jitanos ó como los árabes, cualquier lugar es bueno para tomar posesion de él, operar en él, no arraigarse sino vivir con el carácter de una movilidad constante, y levantar el campo cuando mejor cuadre á sus intentos. Como los nómadas, todo pais es suyo y se creen dispensados de acomodarse à las reglas de buen gobierno.

Tales son el carácter y las costumbres de los vendedores ambulantes de que nos estamos ocupando. Comprendemos su existencia allá en las pequeñas aldeas, en los despoblados y caserios que se encuentran distantes de las poblaciones, porque la necesidad puede reclamarlos allí; pero consentirlos en un solo pueblo en donde haya establecimiento fijo que espenda mercancías de la especie que ellos venden es una cosa que no debe existir, si ha de tenerse en algo el respeto que se merecen las industrias que se constituyen con un carácter legal, y por tanto de pública garantía.

Conviene, pues, que las autoridades adopten una medida pronta y ficaz que corte aquel abuso; y al efecto deben comenzar por hacer una matrícula en la que estén comprendidos todos los que actualmente se dedican al tráfico ambulante. Hecho esto, debe obligárseles á que se sitúen en portales ó tiendas que sean un residencia fija, y que con arreglo á la importancia de su industria se les imponga una contribucion con la cual ayuden á los demas comerciantes y mercaderes á llevar la pesada carga que hoy soportan con perjuicio de sus particulares intereses y de la clase misma.

Nosotros esperamos que por los gobernadores de provincia ó por las autoridades á quienes competa, se adopte una medida general que libre al comercio del pais de los males que constantemente sufre por esa multitad de vendedores ambulantes que, esparcidos por todas partes, trafican dónde y cómo les place, sin conocer ley á que estén sujetos, y ocasionando graves perjuicios al comercio que se ejerce con regularidad y que se acomoda á las prescripciones que rigen con arreglo à la ley de subsidio y de otras disposiciones.---*Pablo Martinez.*

Por copia,

P. J. Gelabert y Pol.

MADRID 10 de octubre.

Relativamente al relevo del señor marques de Turgot de su cargo de embajador de Francia en esta corte, leemos en una carta de Paris fecha del 3:

«Nuestro representante en esa corte va á ser reemplazado por el general Canrobert, una de las personas mas queridas en el egército, y de las que el Emperador estima particularmente. No diré à ustedes nada acerca de su educacion militar, que adquirió en la escuela permanente de la Argelia al mismo tiempo que las celebridades de la época. El primer acto importante de su vida política fue la adhesion al golpe de estado del 2 de diciembre. Cuando la Francia envió sus legiones à la Crimea, el general Canrobert iba á las órdenes del vencedor de Alma, encargándose del mando del egército por la retirada del mariscal Saint-Arnaud, que terminó su carrera gloriosamente. Los triunfos de Balaklava é Inkerman, los combates sostenidos con energia por los sitiadores de Sebastopol y los trabajos de sitio continuados con una perseverancia digna de héroes de la antiguedad, revelan las cualidades del general en gefe que adquirió una gloria incomparable al renunciar el mando del egército y ponerse á la cabeza de una division.

Este acto imprevisto, que descubre la abnegacion, la modestia y la dignidad de un hombre que, poseyendo la afeccion y la confianza del egército, cedia el mando porque lo creia necesario para el resultado de las operaciones, le valió las mas respetuosas simpatías; y los franceses, que comprendieron cuánto habia hecho inspirando al egército la paciencia necesaria para sufrir las crueles pruebas de un invierno riguroso, sosteniendo el valor y la disciplina, no pudieron menos de adjudicarle una parte en los triunfos sucesivos. Despues de la toma de Sebastopol, fue nombrado Canrobert para negocir la alianza con la Suecia. Aunque los sucesos de Oriente habian modificado la situacion, no podian descuidarse los medios de agresion para continuar la guerra si la paz no se firmaba.

La firma del tratado de 21 de noviembre, que con razon se atribuye á la presencia del general en gefe del egército, produjo un efecto inmenso. Su permanencia en Suecia y su regreso por Dinamarca fue una ovacion prolongada: el pais escandinavo, que se creia libre de la interesada amistad rusa, aplaudia al negociador que habia preparado su emancipacion de una tutela humillante, debilitando al mismo tiempo el poder de un gobierno que se veia condenado al aislamiento. Desde esta fecha el general Canrobert no ha ocupado puestos diplomáticos. Su eleccion es obra esclusiva del Emperador, que mira con particular interés las cosas y la situacion de España. Mr. Turgot está llamado á un alto puesto político en recompensa de sus servicios anteriores. La situacion de Europa, como decia á ustedes, reclama estos cámbios en el cuerpo diplomàtico.»

ESTRANGERO.

TURQUIA.

Acabamos de recibir el correo de Levante correspondiente al dia 30 de setiembre.

Hé aquí en resúmen las noticias que trae:

«Se anuncia el nombramiento de un nuevo ministro de Justicia, Muktar-Bey, á quien se considera adicto á la politica de lord Redcliffe.

Parece, ademas, que vuelven á renovarse las intrigas en lo relativo à la cuestion de los Principados.

Està acordado establecer un telégrafo turco desde Constantinopla al golfo Pérsico; á últimos de año empezará Omer á canstruirlo.

El papel moneda ha sufrido una nueva disminucion de 20 por 100.

El puerto de Constantinopla (Galata) ha estado á punto de sufrir un incendio.

Se han reunido en Constantinopla los comisionados franceses, ingleses y otomanos para la demarcacion de las fronteras de Rusia y Asia.

Dos vapores rusos y cuatro cañoneras han desembarcado doscientos hombres en Tuaas (Abasia), han incendiado á Bazavet, y quemado ó tomado 21 embarcaciones turcas. Pérdida total, 2.000,000 de piastras para el comercio turco de Trebisonda.

Lord Stradford està enfermo; desahoga su mal humor contra los franceses.

A consecuencia de algunos motines promovidos en Mingrelia, la princesa Dadian ha sido privada de la regencia.»

Por la noticia de Madrid y el estrangero,

P. J. Gelabert y Pol.

Mosaico.

La mala solterona.—Va á tertulias y à paseos—para lograr sus deseos.—Si àlguien le pide una polka—sin compasion lo remolca.—Mira á muchos á la vez—por ver si muerde algun pez.—Si vé á un galan con su dama—de envidia patea y brama.—Llega á los treinta de edad—sin que ocurra novedad,—y por llamar la atencion—se afeita sin compasion.—Mas la leche virginal—le prueba bastante mal;—que cuando el cuerpo madura—tiene mala compostura.—Hace un esfuerzo y le arranca—palabras de amor á un chanca;—mas son amores platónicos—y al cabo se vuelven crónicos.—Le hace morder el anzuelo—cuando está ya medio lelo.—Y por si el tiempo le enfria—le lleva á la vicaría.—Mas él con mejor criterio—se traslada al cementerio.—Esta frustada intentona—le dà un humor de leona,—y se la lleva el demonio—cuando hablan de matrimonio.—Lo que á otras mata de un susto—lo encuentra muy de su gusto.—Como la adule ó la mime—un chato es un ser sublime;—y hasta en la joroba abyecta—encuentra la línea recta.—Tanto á lo feo se arrima—que lo bello la lastima,—y para vengar su mengua—le presta un aspid la lengua.—Con intenciones dañinas—se puso à educar sobrinas.—Y con sus novios la arpía—egerce su tiranía.—Las vé casarse por fin—con un chico de mastin.--Grita, patea, alborota,—le pasa, y se hace devota.—Con achaque de piedad—engresca á la vecindad,—y cada chisme que amasa—pone en conflicto una casa.—Por parecer buena y pia—elige una cofradía.—Santa Rita no le agrada—porque fué santa casada.—Y por el mal que la aflige—virgen y mártir la elige.—Se hace avara en conclusion—y recoge buen bolson.—Muere, y la astuta sirvienta—se lo queda por su cuenta. Esta es la historia ramplona—de la mala solterona.

Consejos sabios.--Ven á mis brazos, querida,--que ya del mundo me alejo;—mas antes de la partida,--junto con la despedida--quiero dejarte un consejo.--Caminas por una senda—llena de espinas y abrojos,—sin tener quien te defienda,—con una túpida venda—en tus candorosos ojos.—De la boca de tu madre—oye atenta la verdad,—aunque mucho no te cuadre,—ya que has quedado sin padre—en tan inocente edad.—Mira los juegos dal mundo—con bastante prevencion,—que en este valle profundo—hay un demonio iracundo—que subyuga la razon.--A este genio tan cruel,--que causa tanto dolor, y tiene en sus labios miel,-- y el alma llena de hiel--todos le llaman *amor* --Si de sus engaños fias, y ciega culto le das,--ansias crueles é impias--en luengas noches y dias--sin remedio sufrirás.--Mas si con celo prudente--prevenida en contra estás--y lo miras frente à frente,--todos los males que intente--con la razon burlarás.--Inocente como un niño--se ofrecerá á tu presencia,--puro como el blanco armiño;—mas si le muestras cariño,—agostará tu inocencia.—No temas aunque sus flechas--te dirija al corazon,—que esas armas están hechas--para que caigan desechas—á impulsos de tu razon.—De su halago desconfia;—por mas que el huir te duela,--pues si cedes, hija mia,--sucumbiràs algun dia,-sin que te valga tu abuela.

Son inocentes.—Los que juegan á la loteria.--Los que pasean por la féria, acompañando hermosuras.--Los que llevan á un baile á la novia, la mamá de la novia y á un primo de la novia.--Los que se limpian las botas con el pañuelo.--Los que se estiran los puños por mostrar los gemelos.--Los que llevan lente para un ojo.--Los que llevan á toda hora guante blanco.--Los que se rizan el pelo los domingos.-- Los que van tarareando por la calle.--Los que hablan mal de la Ristori.--Los que desconfian del mérito de la Priora.--Las mamás que llevan à la féria hijas feas.--Los que presumen de buenos mozos.--Los que hablan de crísis.--Los que se creen necesarios.--Los que llevan los bolsillos llenos de caramelos.--Los que se casan por amor.--Los que llevan botas prietas.--Los que deprimen los miriñaques y van hàcia ellos.--Los que estudian sanscrito.--Los que van por lana...--Los que se dan bombo.--Los que me juzgan sábio.-- Los que me juzgan tonto.--Los que no tienen una peseta.--Los que van al teatro Real al modesto Paraiso y bajan en los entreactos á darse lustre en las butacas.--Los hombres semi-enanos que siguen por la calle á mujeres semimatronas.

Leemos en el *Sport* que entre los estraordinarios objetos de lujo de la rica Alemania que se presentarán en la mesa del rey de Wurtemberg, con motivo de la reunion de los huéspedes imperiales, figurará el célebre vino de Rosenwein, con cuya posesion se enorgullece la ciudad libre de Brema. Sabido es que únicamente á los burgomaestres de esta ciudad les es permitido estraer algunas botellas para su uso particular, ó para hacer un presente à los soberanos ó principes reinantes.

»La historia del mencionado vino, del cual cada betella representa el valor de once millones de francos, encierra lo maravilloso de una leyenda.

»La bodega de Brema es la mas antigua de Alemania; se halla situada debajo del ayuntamiento. Una de sus cubas, llamada *Rosa*, contiene el famoso vino de Rosenwein, que en la actualidad cuenta dos siglos y medio. En 1694 colocaron en esta seis grandes pipas de vino del Rin y otras tantas de Nocheimer.

»En los demas departamentos de la bodega hay tambien vinos de la misma clase aunque menos añejos, contenidos en 12 grandes piezas que cada cual lleva el nombre de uno de los apóstoles:

»En otras galerías se encuentran vinos de menos tiempo, y al sacar una botella de Rosenwein, se reemplaza con vino de los apóstoles, este por otro mas jóven, y así sucesivamente, de modo que, al contrario del tonel de las Danaides, dichas vasijas siempre se hallan completamente llenas.

»Hé aquí como se esplica que cueste una botella de Rosenwein mas de dos millones de *rixdallers* (cada rixdallers vale cerca de cuatro francos). Una cuba de vino de 1,020 botellas costaba 500 *rixdal* en 1624; contando los gastos de reparacion de la bodega, las contribuciones, los intereses y los que producirian estos capitalizados, costaria hoy de 2,778.288,200 *rixdallers*; un vaso, ó sea la octava parte de una botella, representa el valor de 340,476 *rixdallers* (apróximadamente 1.361,904 francos); y por último, una gota, contando 1,000 en cada vaso, 500 *rixdallers*, cerca de 1,362 francos.

»Los ciudadanos de Brema tienen opcion á una botella cuando hospedan á un personaje cuyo nombre sea famoso en Alemania y en el resto de Europa.»

Brecha al Africa.--Los descubrimientos del doctor ingles Livingston en el continente africano empiezan á llamar mucho la atencion, especialmente en los grandes centros manufactureros.

El primer hecho del doctor Livingston es el descubrimiento de que hay fácil acceso al corazon mismo del Africa por el Zamberi. El delta del rio es navegable hasta Tete, una distancia de 300 millas, aunque mas adelante hay rápidas corrientes que impiden la navegacion; este inconveniente puede desaparecer por medio de un ferro-carril, tanto mas fácil de construir, cuanto que el hierro y el carbon de piedra abundan en las cercanías.

El segundo hecho importante es que las principales tribus del Norte del Zamberí son de muy apacible condicion, y amigos esperimentados del doctor. Las tribus feroces del Sur han sido tambien tomadas por el doctor Moffat, que va á establecerse entre ellas.

El tercer hecho, y por lo pronto el mas importante, es que todas estas regiones producen un algodon escelente, café indígena, azúcar, aceite, arroz, especias, frutas y otros productos tropicales que pueden cultivarse en abundancia.

Leemos en el Staffordshire-Advertisser:

«Mr. Wheaterost, cirujano de Cannok, ha practicado la delicada operacion de la transfusion en la persona de una mujer llamada Wood. Inmediatamente despues del parto se le habia declarado una terrible hemorragia; hallábase ya moribunda, y con débil voz decia á su esposo su última voluntad, cuando Mr. Wheaterost concibió la idea de abrirla una vena y ponerla en comunicacion con otra que tambien abrió al marido; con la ayuda de un aparato especial logró trasmitir á la mujer 17 onzas de la sangre de éste. Muy luego comenzó à hacerse sensible el movimiento del pulso, y ella misma concluyó por decir, aun antes de hallarse la operacion terminada: «Me siento mejor.» Las consecuencias de la operacion han sido felices; y la enferma entró pronto en via de un completo restablecimiento.

El buque ingles Eudeavour, que salió de Jamaica el 27 de agosto, fué abordado á los pocos dias por un pirata que se apoderó de él, asesinando á casi toda la tripulacion.

A 15 millas de la punta de Bahía, navegaba el 1.° de agosto, cuando apercibió mas distintamente que los dias anteriores, que un buque de maniobra sospechosa le daba caza.

El capitan Durat y 13 marineros fueron asesinados à sangre fria; 7 lograron escaparse á fuerza de remo en un bote, y al cabo de cuatro dias, estenuados de hambre, sed y cansancio, fueron recogidos en alta mar por el vapor *Couwoy*, que los dejó en Kingston, el 27 de agosto.

Historia del perro.—Robar de blanco hueso, duro ripio,—levantar la patita con donaire,—y al salchicon morir del municpio.

Por los sueltos,

J. Fiol.

CORREO DE HOY.

El vapor *El Mallorquin* ha fondeado en este puerto, sin la menor novedad, procedente de Barcelona, á las ocho de la mañana, conduciendo á bordo la correspondencia pública y 75 pasageros, entre ellos 6 religiosas esculapias que pasan á la villa de Sóller.

BARCELONA 15 de octubre.

En cuanto por parte telegráfico se tenga noticia cierta del dia en que deben arribar á nuestro puerto los señores duques de Montpensier, el Escmo. Ayuntamiento publicará una alocucion anunciando el ceremonial que deberá observarse en el recibimiento de los augustos viajeros y los obsequios que se les tributarán durante su corta permanencia en Barcelona. SS. AA. entrarán por el portillo de la Paz, y pasando por la Rambla y calle de Fernando VII se dirigirán á la Catedral antes de pasar á Palacio. Las tropas formarán en la carrera, mientras las salvas de la artillería y el vuelo de todas las campanas de las iglesias anunciarán su llegada.

Se ha formado una nota de los establecimiensos y edificios públicos que SS. AA. podrian visitar con preferencia durante su estancia en Barcelona.

Al paso que son muchas las personas que insisten en la idea de que seria muy oportuno improvisar una pequeña esposicion industrial, en nombre de varios artistas se nos ha rogado manifestáramos que tambien en la Lonja podria arreglarse una esposicion artística, en la que figuraran las obras de mérito que varios particulares conservan en sus casas, y que indudablemente las facilitarian para este objeto.

En esta capital se estan haciendo grandes trabajos para adorno de la iglesia y partes accesorias del monasterio de Monserrate. Se ha confiado á la esperimentada actividad del Sr. Caba, y bajo la direccion de un entendido artista, el apresto de colgaduras, arañas y demas que se necesita para el referido objeto.--SS. AA. ocuparán la sala abacial del monasterio, levantándose para ellos la órden de clausura.

A la entendida direccion del señor Cuyás, dueño del café de las Siete Puertas y repostero de cámara de S. M., se ha confiado el servicio de todo lo concerniente al espresado ramo.

Segun verán nuestros lectores en el parte telegráfico de Marsella que insertamos en otro lugar, el dia 11 SS. AA. se hallaban en Milan.

PARTES TELEGRAFICOS PARTICULARES.

Madrid, miércoles, 14 de octubre.

La *Gaceta* publica la autorizacion para la constitucion definitiva en Barcelona de la sociedad titulada *Esperanza*.

Bolsa de hoy.—Consolidados, 39-35.--Diferida, 26-90.--Hay dinero.--Escasea el papel.

Paris, miércoles, 14 de octubre.

Lóndres 14.—El *Times* desmiente el rumor de que la Compañía de las Indias carezca de dinero, y dice que la Compañía cuenta hasta el dia con recursos suficientes para el pago de sus obligaciones.

Bolsa de hoy.—3 por 100 francés, 67-15.--4 y 1|2 por 100 id., 90-60.—Fondos españoles, sin cotizar.

Lóndres 14.—Consolidados ingleses, 88 1|2, por cuenta de noviembre. Diferida española, sin cotizar.

Marsella, miércoles, 14 de octubre.

Calcuta 8 de setiembre.--No se ha hecho operacion alguna militar, porque las impetuosas lluvias que caen impiden las marchas.

Las plazas amenazadas están provistas por un mes.

1,300 rebeldes han dispersado cerca de Dinapore á 6,000 auxiliares de los ingleses. Estos condenan como peligroso el alistamento de tales auxiliares.

Las procesiones y fiestas de los musulmanes en Calcuta se han presentado amenazadoras. La guarnicion tuvo que pasear algunos cañones por las calles para imponer á los tumultuosos.

Las cartas se quejan de la insuficiencia de los refuerzos ante una revolucion popular.

—SS. AA. los Duques de Montpensier se hallaban el 11 en Milan. Se embarcarán en Génova á bordo de la *Berenguela*.

Marsella, miércoles, 14 de octubre.

Bombay 17 de setiembre.--El general Havelock despues de la disputada victoria de Bitboor regresó á Cawnpore. El general Outram le lleva refuerzos.

Los ingleses han rechazado un asalto furioso dado por los rebeldes contra la plaza de Lucknow.

El general Wilson cuenta dar prontamente el asalto á Delhi.

Los insurgentes de Uda tienen circunvalada la ciudad de Benarés.

En Allahbad han sido desarmados cuatro regimientos de indígenas que se habian insurreccionado.

Egipto 6.--Saïd-Bajá y el conde Olloff visitirán Suez.

Por estracto,
P. J. GELABERT Y POL.

PALMA.

CRONICA RELIGIOSA.

Santo del dia de mañana

SANTA EDUVIGIS DUQUESA DE POLONIA VIUDA.

AFECCIONES ASTRONÓMICAS DE MAÑANA.

Sale el sol á las ... 6 hs. 12 ms
Pónese....á las ... 5 » 18 »

Hora en que debe señalar el reloj al medio dia verdadero.

Las 11 hs. 45 ms. 34 s.

AVISOS OFICIALES.

ORDEN DE LA PLAZA.

Gefe de dia para mañana: el comandante graduado capitan del regimiento infanteria de Luchana, don Marcelino San Martin.

Parada, Luchana.

Hospital, provisiones, el mismo cuerpo.

El T. C. S. M.—Benito de Amóres.

FÉRIAS DE INCA.

Se celebran en este año los domingos veinte y cinco del que rige, primero y ocho de noviembre próximo viniente. Y para desvanecer las dudas que en este particular se han ofrecido, se inserta el presente anuncio en los periódicos; rogando á los señores Alcaldes de los pueblos de la isla dispongan su publicacion. Inca 10 de octubre de 1857.—El Alcalde—Miguel Amér.

NAVEGACION.

EMBARCACIONES DESPACHADAS.

Dia 15.

Para Barcelona vapor Rey D. Jaime I, de 229 *toneladas, cap. don Gabriel Medinas, con* 29 *marineros,* 42 *pas., balija y efectos.*

Para Argel laud San Pablo, de 20 *ton., patron Pascual Ferrer, con* 5 *mar.,* 2 *pas., aceite y efets.*

Para Barcelona javeque San Sebastian, de 72 *toneladas, pat Miguel Porcel, con* 8 *mar., un pasagero, cueros y efectos.*

Para Santa Polá laud Concepcion, de 39 *toneladas. pat. Juan Bautista Frau, con* 9 *mar., un pasagero, trigo y efectos.*

Para Valencia id. San José, de 50 *ton., capitan don Francisco Mateu, con* 6 *mar. y lustre.*

SECCION DE ANUNCIOS.

PALMA:
IMPRENTA DE PEDRO JOSE GELABERT,
editor responsable.

Pedro José Gelabert